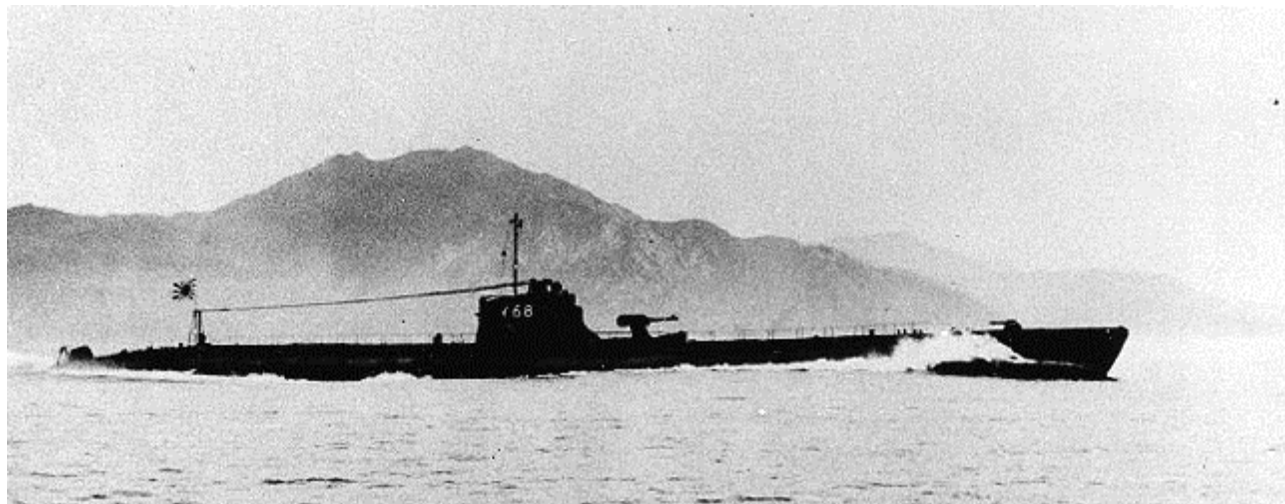


I-169 Submarine.



Skibs type; Kaidai type 6A Cruiser submarine. Oprindeligt med nummer "I-69" men blev omdøbt den 20. maj 1942.

Længde: 102,6m (336,6 fod).	Motor kraft: 9000/el 1800 hk.	Værft: Mitsubishi Zosenho, Kobe.
Brede: 8,2m (26,9 fod).	Fart overflade: 23kn	Kalde signal: JWQD.
Dybgang: 4,6m (15 fod).	Fart neddykket: 8,8 kn.	Max dykke dybde: 70m (230 fod).
Tonnage: 1400 ton (2440 ton neddykket).	Besætning: 84 mand.	
Motor: 2xKampon MK 2 takt Diesel + 2x elmotor	Bygge år: 1935.	Bygge nr.:

I-69 var en af 6 ubåde i en klasse under betegnelsen "KaiDai" (Kai = Kanon, Dai = Stor admiralitets type). De blev udviklet ud fra engelsk ubåds teknologi og var forbedret i forhold til den foregående KaiDai klasse. I-69 blev søsat den 15. februar 1934, var færdig udrustet og klar til tjeneste den 28. september 1935.

I-69 var med ved Japans angreb på Pearl Harbor. Sammen med 8 andre ubåde. Under kommando af Lt. Cmdr. Katsuji Watanabe skulle I-69 ligge uden for Pearl Harbor, for at sænke amerikanske skibe, der måske ville undslippe Japans angreb og stikke til søs. Samt opsamle nedskudte Japanske piloter.

På patrulje 17 sømil syd vest af Pearl Harbor dykkede I-69 ud om natten, for at oplade ubådens batterier. Hun blev opdaget af 5 amerikanske destroyer, og var tvunget til at dykke med batterierne kun opladet 73 %. Under den følgende jagt blev I-69 tvunget ind på lavt vand, her blev I-69 viklet ind i, hvad man troede var anti-ubådsnet og sad fast. Da de amerikanske skibe var aktive på overfladen lige ved I-69, blev Lt. Cmdr. Katsuji Watanabe tvunget til at lægge ubåden på havbunden og afvente næste nat.

Mens ubåden lå der begyndte den at lække og ca. 50 ton vand trængte ind. Da næsten alt håb syntes ude og besætningen var ved at blive kvalt af CO₂ forgiftning, spiste besætningen et sidste måltid og ødelagde alle hemmelige dokumenter.

3 timer efter solnedgang den 8. december, efter 38 timer under vandet, gjorde man et sidste desperat forsøg på at slippe fri, ved at bakke fuld kraft. I-69 kom fri og gik direkte til overfladen, for at få frisk luft ned i ubåden og begynde at lade på batterierne. Heldigvis var der ingen amerikanske skibe i nærheden, og det lykkedes I-69 at undslippe. Det viste sig senere, at I-69 var kommet ind i et amerikansk minefelt, som var blevet udlagt adskillige måneder før. Minerne var blevet udlagt og forbundet med en hovedkæde således at, hvis en ubåd blevet viklet ind, skulle flere miner blive trukket ind mod ubåden. Det viste sig senere da amerikanerne strøg minerne, at 5 miner på mystisk vis manglede.....

Den 20. maj 1942 skiftede ubåden nr. til I-169. Fra 1942 og frem til sit endelige, deltog I-169 i krigen ved Japans offensiv ved Midway i 1942, Var en del af det Nordlige forsvar ved Kuriles øerne (Aleuterne), blev sammen med 7 andre ubåde sendt til Aleuterne som forstærkning til de flådefartøjer, der allerede var stationeret der. Ubådene medbragte 125 ton forsyninger, samlede 820 mænd op fra Attu og Kiska, for at transportere dem tilbage til Japan.

I Oktober 1943 deltog I-169 i operation "Hei" sammen med I-16, I-35, I-171 & RO-37. Operation "Hei" var en storstilet anti-sub opklarings operation, der strakte sig fra Japans øst kyst over Kuriles til Gilberts øerne. Under US invasionen af Gilbert øerne blev I-169 sendt til Gilbert øerne. Da ubåds operation fra Kwajalein atol (tæt ved Bikini øerne) senere kom i farezonen, blev I-169 overflyttet til Truk Lagoon.

Under de allieredes første angreb på Truk Lagoon den 17-18. februar 1944, var I-169 ude på patrulje, og var derfor ikke i området ved Truk Lagoon.

Da de allierede aldrig gik i land på Truk Lagoon, men bare sænkede alle skibe, og ødelagde alle fly og forsvarsværker, kunne Japanerne fortsat bruge Truk Lagoon. Der blev derfor overført ca. 100 fly fra Palau til Truk, for at styrke forsvaret efter det store angreb.

I-169 kunne derfor stadig få forsyninger ved Truk Lagoon. Den 2. april var I-169 under kommando af Lt. Commander Shigeo Shinohara til ankers i Truk Lagoon for at få forsyninger og lavet små reparationer. Efter at havde modtaget advarsler om, at amerikanske B24 var på vej imod Truk, dykkede I-169 den 02. april 1944 kl. 1100 og lagde sig på havbunden, indtil angrebet var forbi. På Truk var der ikke nogen ubåd bunkers, hvorfor dette var en standard manøvre, for at undgå at blive opdaget af fjenden.

Da I-169 ikke kom til overfladen efter at angrebet var overstået, blev der sendt en bjergnings slæbebåd ud til positionen, en dykker blev sendt ned for at tjekke, hvad der var sket med ubåden.

Det viste sig, at ventilen til storm ventilationsrøret i conning tårnet stod et par tommer åbent. Ventilen var enten fejlagtigt blevet åbnet, eller af forglemmelse ikke blevet lukket, før neddykningen og dykkeren fandt at hele kontrolrummet var bordfyldt.

Dykkeren hamrede på skroget, og modtog tilbagesvar ved 4 af de 5 luger der var i dækket. Dette beviste at besætningen havde været i stand til at lukke vandtæt, og det kun var kontrol rummet der var oversvømmet.

Den 03. april 1944 blev en bjærgnings slæbebåd med en 30 tons kran sendt til positionen, hvorefter arbejdet med at få løftet ubåden til overfladen blev påbegyndt. Under det efterfølgende bjærgnings forsøg, sprang løfte wirerne ved 1530 tiden og gjorde det klart, at ubåden var blevet mere oversvømmet end først antaget. På dykkerens banke signaler, kom der på dette tidspunkt kun banke lyde fra den agterste sektion. Man forsøgte nu at få luftslanger koblet på ubådens ballast system, men var ikke i stand til at få besætningen til, at åbne for luftventilerne til ballast tankene. Den 03. april 1944 Kl. 2330, kom der ikke flere hammer signaler fra ubåd besætningen. Det blev da antaget, at hele besætningen nu var død af ilt mangel samt den tiltagende mængde CO₂.

De næste 6 uger forsøgte tungdykkere at fastslå årsagen til forliset samt at få bjerget ubåden. I denne periode blev der bjerget 32 lig. Da der ofte var Nat bombetogter fra de amerikanske B-24 bombefly, blev arbejdet ofte afbrudt.

Da amerikanerne fortsatte deres fremrykning i Stillehavet og dermed faren for at blive invaderet, besluttede den japanske kommandant, at I-169 skulle sprænges i luften med dybvands bomber, således at den ikke kunne falde i amerikanernes hænder.

I-169 fik herefter lov til at blive liggende og "glemt" indtil, den blev genfundet i 1971. I forbindelse med, at den blev fundet, blev der lavet en film, der viste ubåden på havets bund og med optagelser inde fra den agterste del af ubåden, der stadig var intakt og som indeholdt en del knogler, fra de af besætningen som endnu var om bord. Filmen blev vist i Japan og foranledige, at der blev samlet 100.000US\$ ind, til at få hentet de sidste rester af besætningen op, og få dem bragt tilbage til Japan.

Ud over de 32 lig, der allerede var blevet bjerget op tilbage i 1944, fik man skeletter og kranier af yderlige 35 af besætningen op til overfladen. Herefter blev skeletterne, deres ejendele der var blevet fundet inde i ubåden, samt billeder af de enkelte besætnings medlemmer, medbragt af slægtninge, brændt på et stort bål, som en del af en Shinto begravelse.

Ifølge monograf nr. 116 fra den kejserlige flåde under anden verdenskrig, overlevede kaptajnen som den eneste af besætningen. Da der ikke er nogen rapport om opsamling af overlevende, må kaptajnen have været i land, da I-169 dykkede for sidste gang.

I dag:



Dybdebomberne har ramt fra midten af og ud til for skibet. Hele kommandotårnet er vippet af og ligger vinkelret ud til bagbord side. Man kan faktisk se den del af periskopet, der var nede i kommando rummet.

Fra lige foran for tårnet og ud mod stævner, er alt helt ødelagt og det er svært, at genkende noget da det stort set kun er forvredet metal.

Ude til bagbord ved tårnet står der et gammelt stok anker alene ude på sandbunden.

Agterskibet fra tårnet er næsten intakt. Agter lugen er åben og frister til at man skal kikke ind. Men da der er druknet en sportsdykker samt at der stadig er nogle af besætningen derinde, gør at man frarådes at dykke ind i vraget. De 2 propeller med aksler og ror, er fult synlig og i agterstævnen ses de 2 torpedorør.

Et rigtigt godt dyk med mange detaljer at se på. Max. dybden på 45m gør dog, at man skal skynde sig, hvis man skal se det hele, ubåden er trods alt 103m lang.





SNO-PIXEL.DK